

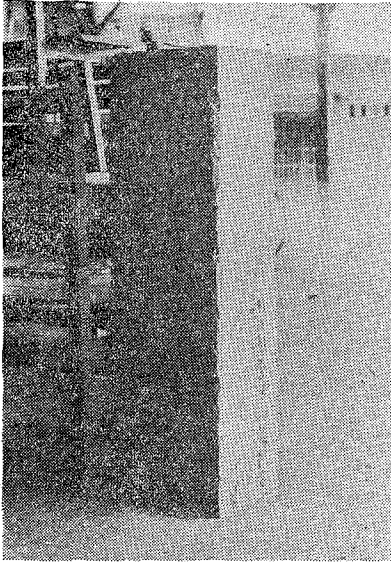


關門國道改良論

田 中 好

○

山陽道。古史の傳えてゐる所に依れば綏靖天皇の三十三年に開かれたと言はれてゐる、併し神武帝の東征に海路を探られたことや其の後に於ける交通史の物語るところを綜合すると、山陽道の交通は主として海路に依つてゐたことが想像される。従つて上古時代に於ける山陽道は名あつて實の無いやうなものであつた。廐牧令に於ては京師から筑紫太宰府に至る道を山陽道——大路と言つて相當に待遇したが、鎌倉時代以後は政治的勢力が東方に移つて京師から西の方は輕視され、徳川氏は五街道の制度を定めたけれども矢張り山陽道を輕視して路政の對象とはしなかつた。明治維新の鴻業が西方の國々と京師との取引であつたにしても、尙ほ幹線道路としての山陽道は餘り重視されないで、河港道路修築規則などは矢



山陽道終點標柱



山陽道終點標柱

張り徳川時代の道路政策を踏襲してゐる嫌がある、併し四海平等の原則が是認されるやうに爲つた明治九年に於ては、國道として此山陽道を交通の幹線としたのである。併し尙夫れでも東京を中心として京阪方面への交通だけが重要視され、東海道の改良を主張する人があつても山陽道に眼を呉れるものは無かつた、漸く道路法の施行に依つて平等に待遇さるゝやうに爲つたが、まだ東海道の施設に比較して遠く及ばない感のあるのは頗る遺憾とする所である。

此様な譯で東海道は曲りなりにも自動車で交通することが出来るに反し、我が山陽道は夫れさえも出来得ない状態に置かれてゐる、道路法の施行に依つて、國道二號路線として認定され、東京から鹿児島縣廳所在地に達する國道として行政さるゝに至つたけれども、本洲と九州とを連絡する海上には道路の連絡設備を缺き道路交通は杜絶してゐる状態である。尤も明治三十四年以前までは渡船設備があつて道路交通の連絡を司つたのであつたが、同年五月山陽鐵道株式會社が、鐵

道山陽線と九州線との連絡を圖るが爲、汽船連絡を實施してからは道路施設は廢止され、鐵道連絡船と關門汽船會社の汽船で僅に連絡するだけであつて、本州から九州へは自動車交通も出来ない、唯だ昔の道路交通を物語る山陽道の基石は獨り淋しくも哀れに下關市の海岸に残されてゐるが、道路交通が發達し國道の終點が鹿児島縣廳所在地に移された今日に於ても尙之を此儘に放任して道路交通上缺くる所が無いと言ひ得るであらうか。

現在關門間の交通は鐵道に在つては旅客汽船一日百回、貨車は航送船に依つて一日百十八回の航海に依つて連絡してゐるの外、關門汽船會社が汽船十三隻を以て一日百七十五航海をやつてゐる鐵道連絡設備を利用しない貨客を運送し、其の他は舢舨交通に依つて連絡してゐるのである、今昭和五年度に於ける交通量を見るときは實に左のやうな數量を示してゐる。

		(A) 鐵道連絡設備に依る交通			
		(イ) 汽車連絡	(ロ) 單獨交通		
	貨	客	貨	客	貨
	物	二、八八九、六一〇人	物	客	物
		此運賃	二、一〇五、六三一噸	一、二五八、五二八人	同
		二六〇、〇六五圓	同	同	同
			貨	客	貨
			物	一、二五八、五二八人	同
			同	同	同
			七九六噸	同	同
			同	同	同
			四四八、二四二人	同	同
			同	同	同
			五、八八八噸	同	同
			同	同	同
			四、五九六、三八〇人	同	同
			同	同	同
			四二九、〇五三圓	同	同
			同	同	同
			二、一一二、三一五噸	同	同
			同	同	同
			一、一六〇、九七三圓	同	同
			同	同	同
			計		
			貨	客	貨
			物	客	物
			四四八、二四二人	同	同
			同	同	同
			五、八八八噸	同	同
			同	同	同
			四、五九六、三八〇人	同	同
			同	同	同
			四二九、〇五三圓	同	同
			同	同	同
			二、一一二、三一五噸	同	同
			同	同	同
			一、一六〇、九七三圓	同	同
			同	同	同
			計		
			貨	客	貨
			物	客	物
			四四八、二四二人	同	同
			同	同	同
			五、八八八噸	同	同
			同	同	同
			四、五九六、三八〇人	同	同
			同	同	同
			四二九、〇五三圓	同	同
			同	同	同
			二、一一二、三一五噸	同	同
			同	同	同
			一、一六〇、九七三圓	同	同
			同	同	同

備考

(1) 自由交通とは鐵道連絡設備を利用せざる交通を言ふ

(2) 鐵道連絡設備に依る交通中單獨交通とは汽車連絡を爲さざる交通を言ふ

前表に示すやうに莫大な交通であるが、鐵道交通に在つては船舶に乗替ふるの不便がある。自由交通にしても矢張り其の不便があるばかりか、此短區間の交通に旅客船に在つては十五分、貨物船に在つては五十分を要し、船舶待合せ時間等を見込むときは随分長時間を空費せなければならぬ現状である。殊に風波の爲に交通不能の場合があるのである。

現在の鐵道連絡設備も不利不便であると言ふので後藤鐵道院總裁時代に於て連絡設備の改善が計畫され、大正七年帝國議會の協賛を経て工事費千八百十六萬圓で隧道を掘鑿するの計畫が樹てられたが、矢張り財政緊縮の祟りで豫算を打ち切り、今では唯だ隧道掘鑿の計畫案があると言ふ話し位の程度に放任されてゐる。一方利益の護得に抜目のない民間に於ては關門連絡鐵道の敷設を目論み有力な實業家が奔走畫策してゐるが、是も未だ特許を得るの運に至つてゐない。

然るに一方道路交通は自動車の發達に因つて偉大な効果を有するに至り、從來のやうな道路施設を以ては満足する事が出来なく爲つた、固より交通機關の分野が地理的に決定され夫れに適應した交通方法に依つて經濟的交通が行はるゝ場合には夫れに依つて十分であるが、道路交通の價値が著大と爲つた現時に於ては、其の一部を鐵道連絡設備に俟つやうな事は到底道路交通の効果を擧げ得ないのである。蓋し一種の交通方法に依つて一全としての交通目的が達せらるゝ場合には地理的關係を克服して經濟上最も有利な交通方法を採るべきは當然であるからである、關門間の國道も矢張り此種方法に依る交通を不經濟とすること前述のやうであるから一貫した路面連絡交通機關を必要とするは言を俟たない。

之を地方的交通の見地からしても本洲西端に於ける下關、宇部、山口各市と九州北部に於ける福岡、八幡、戸畑、小倉、門司各市とは密接の交通關係を持つてゐて、下關門司間單獨交通の實情に徴するときは一日の通行旅客四千六百七十六人を算し、貨物に在つては比較的僅少で十八噸を見るに過ぎないけれども、之を既往五ヶ年間に於ける一ヶ年増加歩合が二割の増率を示してゐることから見ると、將來自動車の發達と相俟つて交通量は益々増加することは疑ないのであるから、獨り國道交通の上ばかりでは無く地方交通の見地からしても道路連絡施設を必要とすることは明かである。

國道連絡施設の必要なことは前述した所で明かであるが、國有鐵道の連絡計畫もまだ實現の運に至つてはゐない、又民間の計畫も確定してゐないが、是等は必ずや近い將來に於て實施さるゝ運命を持つものと言はねばならぬ、然るに是等のものが唯だ單獨に計畫し夫れを施設することは、地理的の關係に支配されて不可能であるばかりで無く、經濟上は勿論のこと技術上に於ても不得策である、故に計畫の具體化してゐない現時に於て三者共同して連絡設備を計畫することは蓋し時宜を得た考察と言はねばならぬ。

固より其の施設に關しては各交通機關獨自の見地に於て技術的考察を加ふる事の必要あるは當然である、従つて採るべき工法も亦或は隧道に或は架橋に決定さるべきであらう。併し何れを採るにしても三つの交通機關を一つの施設とするのであるから、三者の交通上の大局に着眼して其の工法を決定せなければならぬ、往時論議された架橋案に就ては随分非難の聲を聞いた様であるが、或は軍事上の見地から之に反對するものもあれば、技術上の不可能を以てするものもあつた、固より戰時に處する事を忘れてはならぬのであるが、唯だ其の場合の考察にのみ立脚して平時に於ける殖産興業上有利な

事業の起興を抑制するが如きことは大に考えなければならぬ。軍事當局の言ふが如く落橋の場合を慮るに在りとすれば、又夫れに處すべき技術的方法があるのであつて何等苦痛に病む必要が無いのである。架橋技術の應用が困難であると言ふが如きも進歩した現代の技術を以ては問題とするに足らないのである、従つて實行計畫に關し具體的成案を得るは決して困難でない、連絡設備の必要は叙上の如く、之を實現するに依つて受くべき國家的利益の著大なことを想ひ、現在設備に依る損失に稽へ一面之に依つて關門間横斷船舶の爲に生ずべき一般船舶航行の危険を避け得ることを稽ふるときは交通上一日も早く之が實施を希望するのであつて、此の如き利益の廣汎に亘る事業は國家が國道として正に爲すべき責務と考ふるのである。

電柱及電線の移轉に就て

—— 逓信當局の反省を求む ——

丹 波 浪 人

近時各地に於て道路改良事業が執行され定に慶賀に堪えない、益々此事業が起興されて行詰つてゐる自動車交通を滑かにしたいことは獨り筆者のみならず社會一般の切な要求である。従つて道路改良事業の進捗を阻害するやうな問題があれ